**Deutscher Bundestag**
**13. Wahlperiode**

**Drucksache 13/5433**

21. 08. 96

# Antwort
## der Bundesregierung

### auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
### — Drucksache 13/5347 —

## Sicherheit von Gefahrguttransporten

Vor dem Hintergrund des Chemieunfalls in Schönebeck ist das Gefahrguttransportsystem erneut in die öffentliche Diskussion geraten. Unfälle von Gefahrgut transportierenden LKW wie die in Saarlouis (2. April 1996) und Leverkusen (20. Mai 1996) beweisen die Richtigkeit der Forderung „Gefahrgüter auf die Bahn!" Solange die bundesdeutsche Verkehrspolitik auf schrankenlose Deregulierung und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Autobahn setzt, muß mit einer erheblichen Gefährdung gerechnet werden.

LKW mit hochexplosiver, die Atemwege verätzender oder umweltgefährdender Ladung sind – wie der Unfall in Saarlouis beweist – bereits ohne Fahrfehler eine permanente Gefahr für Anwohner, Verkehrsteilnehmer und Umwelt. Treten hierzu noch Fahrfehler aufgrund von Überschreitung der Lenkzeiten, Übermüdung, überhöhter Geschwindigkeit und fehlender Ausbildung kombiniert mit mangelhafter Technik, so wird die Zulassung derartiger Transporte zum unkalkulierbaren Risiko.

Der Bahn-Unfall von Schönebeck, bei dem am 1. Juni 1996 mehrere mit Vinylchlorid gefüllte Kesselwagen explodierten und rd. 115 t Salzsäure sowie Dioxin freigesetzt wurden, hat hingegen zahlreiche Ungereimtheiten in der Gefahrenvorsorge und im Katastrophenmanagement sowie im Zusammenspiel zwischen DB AG, Einsatzkräften und -leitung aufgedeckt. Auch in der Behandlung des Unfalls im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages blieben Widersprüchlichkeiten bestehen. Die Information der politisch Verantwortlichen blieb unbefriedigend. Vertreter des Eisenbahnbundesamtes und des Bundesministeriums für Verkehr konnten sich nicht über einen eindeutigen Einsatzablauf der Feuerwehr äußern. Auch in den meisten anderen Punkten blieb der Bericht nebulös, insbesondere zu den widersprüchlichen Angaben von Feuerwehr und DB AG über die Gründe für die mangelhafte Zusammenarbeit bei der Unfallbekämpfung und zum Standard der Sicherheitseinrichtungen an der Strecke. Deutlich wurde, daß das Wagenmaterial insgesamt heruntergewirtschaftet ist und nicht dem notwendigen Standard der beförderten Güter entspricht.

Die Bundesregierung tut so, als sei der Chemie-Unfall in Schönebeck ein schicksalhaftes Ereignis und sieht keine Veranlassung, aus dem Unglück Konsequenzen zu ziehen. Auch wenn für die konkrete Unfallbekämpfung die Landkreise zuständig sind, ist es die Aufgabe der Bundesregierung, ihrer Gesamtverantwortung gerecht zu werden und ge-

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 16. August 1996 übermittelt.*
*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

setzliche Bedingungen zu schaffen, die zur Erhöhung der Sicherheit bei Gefahrguttransporten führen.

Verschärft wird diese Güterverkehrspolitik durch die völlig unzureichende Deklaration von Gefahrgut: Feuerwehrleute und Polizei müssen im Katastrophenfall erst durch stundenlanges Wälzen von Codebüchern die Deklaration der Ladung entschlüsseln – und können dann nur hoffen, daß die Angaben zutreffen. So brauchten die Saarlouiser Feuerwehren – weil die Ladungsliste verbrannt war – mehr als eine Stunde, bis die Gefahr eindeutig klar war.

## Vorbemerkung

Die Bundesregierung hat bereits ausführlich zur Sicherheit von Gefahrguttransporten in der Antwort vom 25. Juli 1996 auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 13/5218), die ebenfalls vor dem Hintergrund des Chemieunfalles in Schönebeck gestellt worden war, Stellung genommen.

1. Wie hat sich das Gefahrgutaufkommen, die Verkehrsleistung von Gefahrguttransporten und die Anzahl der Gefahrguttransporte, differenziert nach Verkehrsträgern, seit 1985 entwickelt?

In der amtlichen Statistik werden Gefahrguttransporte (Anzahl der Transporte, beförderte Gütermenge, Beförderungsleistung) grundsätzlich nicht erfaßt; lediglich für deutsche Lastkraftfahrzeuge werden Gefahrgutdaten seit Mai 1994 erhoben. Das Statistische Bundesamt hat jedoch ein Schätzverfahren entwickelt, nach dem es seit dem Berichtsjahr 1984 das Gefahrgutaufkommen (nicht die Anzahl der Transporte und die Beförderungsleistung) nach Verkehrszweigen und Gefahrgutklassen ermittelt. Das Schätzverfahren wurde für das Jahr 1990 wesentlich verbessert. Für die Schätzung der Daten für die Jahre 1991 und 1992 wurde es wiederum notwendig, das Schätzverfahren zu modifizieren. Mit dieser Schätzung von Umfang und Struktur des Transportaufkommens gefährlicher Güter liegen erstmals Daten für die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand seit dem 3. Oktober 1990 vor.

Im Hinblick auf die mehrfache Verbesserung des Schätzverfahrens sind die Zahlen nur bedingt vergleichbar. Tendenziell ergibt sich allerdings eine Zunahme der Gefahrguttransporte.

Unter Berücksichtigung dieser Hinweise zeigt sich für die Jahre 1984 bis 1992 (für die Jahre ab 1993 liegen keine Zahlen vor) folgendes Bild:

| Transport gefährlicher Güter[1]) – nach Verkehrsbereichen | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990*) | 1991*) | 1992*) |
| | Gefahrgut in Mio. t | | | | | | | | |
| Verkehrsbereiche | | | | | | | | | |
| Eisenbahnverkehr[2]) | 39,7 | 40,3 | 39,6 | 38,5 | 38,3 | 37,1 | 42,8 | 58,8 | 51,6 |
| Binnenschiffahrt | 53,2 | 51,1 | 54,6 | 51,0 | 50,9 | 48,8 | 50,1 | 51,3 | 52,7 |
| Straßenverkehr | 235,3 | 238,8 | 241,4 | 242,8 | 255,5 | 256,4 | 265,7 | 266,3 | 270,6 |
| Straßengüterfernverkehr[3]) | 35,3 | 38,8 | 41,4 | 42,8 | 45,5 | 46,4 | 45,7 | 46,3 | 50,6 |
| Straßengüternahverkehr[4]) | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 200,0 | 210,0 | 210,0 | 220,0 | 220,0 | 220,0 |
| Seeschiffahrt | 48,8 | 46,8 | 50,5 | | | | 43,9 | 52,1 | 61,5 |
| Insgesamt | 376,9 | 377,0 | 386,1 | | | | 402,4 | 428,5 | 436,4 |

1) Ohne Transporte radioaktiver Stoffe.
2) Einschließlich Dienstgut-, Stückgut- und Expreßgutverkehr.
3) Einschließlich grenzüberschreitender Straßengüternahverkehr.
4) Geschätzte Zahlen.
*) Mit den Vorjahren teilweise nur bedingt vergleichbar, da das Berechnungsverfahren modifiziert wurde.

2. Welches sind die 50 am häufigsten transportierten Gefahrgüter (Tonnen- und Prozentangabe), bezogen auf das Verkehrsaufkommen, und zu welcher Gefahrgutklasse gehören sie jeweils?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen vor, welches die 50 am häufigsten transportierten Gefahrgüter sind. Allerdings ist bekannt, wie sich das Verkehrsaufkommen auf die verschiedenen Gefahrgutklassen verteilt.

Der mit Abstand größte Anteil der Gefahrguttransporte entfiel sowohl 1991 mit 151 Millionen t (bzw. 72,2 % des Gefahrgutaufkommens) als auch 1992 mit 159 Millionen t (bzw. 73,6 %) auf die Gefahrgutklasse 3 „entzündbare flüssige Stoffe". Dies sind insbesondere Transporte von Kraftstoffen und von leichtem Heizöl. Der Anstieg um 8,5 Millionen t bzw. 5,7 % in dieser Gefahrgutklasse erklärt auch den Anstieg der Gefahrguttransporte insgesamt (+ 7,8 Millionen t bzw. + 3,7 %).

3. Welche Gefahrgüter sind besonders straßenaffin?
Welche Gründe sind dafür maßgeblich?

Eine besondere Affinität zur Straße kann bei fehlender Anbindung von Verladern und Empfängern an das Schienennetz angenommen werden. Besonders straßenaffine Gefahrgüter sind:

1. verflüssigte Gase (insbesondere Butan und Propan) der Klasse 2, die im Rahmen des Flüssiggasverteilernetzes befördert werden,
2. Stoffe der Klasse 3 „entzündbare flüssige Stoffe" (insbesondere Benzin, Heizöl, Dieselöl). Die besondere Straßenaffinität begründet sich auch hier durch das Verteilernetz, insbesondere zu

den Tankstellen und einzelnen Haushalten, die mit Heizöl beliefert werden.

Eine Verlagerung auf den Eisenbahnverkehr ist in beiden Stoffgruppen nicht möglich, weil Gleisanschlüsse fehlen bzw. ein Anschluß auch faktisch unmöglich ist (z. B. bei einzelnen Haushalten).

4. Welche Initiativen hält die Bundesregierung für notwendig, um die besonders straßenaffinen Gefahrgüter vermehrt auf die Bahn zu verlagern?

Es ist ein generelles Ziel der Verkehrspolitik, Verkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern und diese Verkehrsträger stärker in die Transportketten einzubinden. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Bundesregierung den Aus- und Neubau der Infrastruktur für Schiene und Wasserstraße erheblich verstärkt und mit der Umsetzung der Bahnreform die Bahn in die Lage versetzt, sich als modernes Dienstleistungsunternehmen im Wettbewerb zu behaupten.

Im Rahmen der Deregulierung und Liberalisierung, insbesondere im Zuge der Bahnreform, ist es vor allem Sache der Eisenbahnunternehmen, die arteigenen Vorteile der Schiene in den Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern einzubringen und damit attraktive Alternativen zum Straßentransport zu bieten.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang aber auch: Die Sicherheit von Gefahrguttransporten muß bei allen Verkehrsträgern – Schiene, Straße, Wasserstraße und Luft – gewährleistet sein. Die einschlägigen Gefahrguttransportvorschriften befinden sich ständig auf dem Prüfstand der zuständigen internationalen und nationalen Gremien. In den vergangenen Jahren sind für alle Verkehrsträger – einschließlich des Straßenverkehrs – zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit getroffen worden, von der Qualifikation des Personals über die Umschließung bis hin zur Tank- und Fahrzeugtechnik.

5. Welche Ämter und Einrichtungen sind an der statistischen Erhebung der Unfallstatistik bei Gefahrgütern beteiligt, und wie hat sich diese, differenziert nach

   a) Verkehrsträgern,

   b) mit/ohne Umweltbeeinträchtigung und

   c) mit/ohne Personenschaden

   seit 1985 entwickelt?

Amtliche Statistiken zum Unfallgeschehen beim Transport gefährlicher Güter werden auf der Grundlage polizeilicher Unfallmeldungen vom Statistischen Bundesamt für den Straßenverkehr und die Binnenschiffahrt erstellt. Im Rahmen von Sonderuntersuchungen hat sich auch die Bundesanstalt für Straßenwesen mit dem Thema des Unfallgeschehens beim Transport gefährlicher Güter befaßt.

Eine nach einheitlichen Kriterien ausgerichtete umfassende und verkehrsträgerübergreifende Gefahrgutunfallstatistik besteht derzeit nicht.

Sie besteht lediglich für den Teilbereich der wassergefährdenden Stoffe. Diese vom Statistischen Bundesamt erstellte Statistik weist Informationen für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße aus.

An Straßenverkehrsunfällen mit Gefahrgutfahrzeugen waren bei Unfällen mit Personenschäden beteiligt:

- im Jahr 1992: 378 Kraftfahrzeugführer,
- im Jahr 1993: 320 Kraftfahrzeugführer,
- im Jahr 1994: 264 Kraftfahrzeugführer.

Diese Zahlen beinhalten allerdings keine Aussage über Unfallursachen und über die Freisetzung von Gefahrgut in diesen Fällen. Solche Freisetzungen erfolgten 1992 in 35 Fällen, 1993 in 20 Fällen und 1994 in 17 Fällen.

Bei Unfällen mit schwerem Sachschaden waren beteiligt:

- im Jahr 1992: 379 Kraftfahrzeugführer,
- im Jahr 1993: 417 Kraftfahrzeugführer,
- im Jahr 1994: 318 Kraftfahrzeugführer.

Auch diese Zahlen beinhalten keine Aussage über Unfallursachen und Freisetzung von Gefahrgut. Solche Freisetzungen erfolgten 1992 in 28 Fällen, 1993 in 29 Fällen und 1994 in 21 Fällen.

Neben der vom Statistischen Bundesamt erstellten amtlichen Statistik hat die Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr bereits mehrfach Sonderuntersuchungen zum Unfallgeschehen beim Transport gefährlicher Güter im Straßenverkehr durchgeführt. Grundlage dieser Untersuchungen waren die polizeilichen Verkehrsunfallanzeigen, die durch umfangreiche Daten aus Zusatzerhebungen zum Gefahrgutfahrzeug und dem transportierten Gefahrgut ergänzt wurden. Diese Untersuchungen sind nicht unmittelbar mit den amtlichen Statistiken vergleichbar, da spezielle Definitionen zugrunde gelegt wurden. Untersucht wurden Tankfahrzeugunfälle der Jahre 1982 bis 1984 und 1989 bis 1991, bei denen Tank oder Armaturen beschädigt wurden oder Gefahrgut austrat sowie Unfälle beim Transport in Verpackungen der Jahre 1987 bis 1992, bei denen mindestens 100 kg bzw. 1 Gefahrgut austraten oder Personen durch Gefahrgut verletzt wurden. Durch diese Definition gelangten überwiegend schwere Unfälle zur Auswertung, bei denen z.T. auch die Umwelt geschädigt wurde. Für die übrigen Zeiträume wurden keine Sondererhebungen durchgeführt.

Auf der Schiene (ehemalige DB und DB AG) waren in der Zeit seit 1985 weder Todesopfer noch Schwerverletzte durch gefährliche Güter bei Unfällen zu verzeichnen. Insgesamt wurden 45 Personen leicht verletzt.

6. Wie hat sich die Unfallstatistik im Kombiverkehr seit 1985 entwikkelt?

   Welcher Anteil der Unfälle ist auf den Wechsel der Verkehrsträger zurückzuführen?

Im kombinierten Ladungsverkehr hat sich – soweit der Bundesregierung bekannt – seit 1985 nur ein Gefahrgutunfall ereignet, der in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Wechsel des Verkehrsträgers stand. In diesem einen Fall handelte es sich um die Beschädigung des unteren Auslaufstutzens eines Tanks beim Aufsetzen eines Tankwechselbehälters auf den Tragwagen.

7. Ist es richtig, daß die Sicherheitsanforderungen für den Straßentransport von Gefahrgütern im Vergleich zur Schiene höher sind?

   Wenn ja, warum ist dies der Fall, und welche Gutachten oder Untersuchungen stützen dieses Vorgehen?

Die Gefahrgutrechtsvorschriften sind für die Landverkehrsträger Straße und Schiene – abgesehen von verkehrsträgerspezifischen Besonderheiten – weitestgehend harmonisiert. Sie werden aufgrund neuester Erfahrungen und Erkenntnisse in Wissenschaft und Technik sowie unter Berücksichtigung von Beschlüssen und Empfehlungen der Vereinten Nationen und anderer zuständiger internationaler Gremien laufend überprüft und seit langem grundsätzlich gemeinsam fortentwickelt.

Die für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene und auf der Straße geltenden Gefahrgutrechtsvorschriften (RID-Regeln, Gefahrgutverordnung Eisenbahn/GGVE, ADR-Übereinkommen, Gefahrgutverordnung Straße/GGVS) entsprechen einem anerkannt hohen Sicherheitsstandard. Durch Richtlinien der Europäischen Union werden die internationalen Standards der RID-Regeln und des ADR-Übereinkommens mit Wirkung ab 1. Januar 1997 auch für den innergemeinschaftlichen und den innerstaatlichen Verkehr übernommen. Die Sicherheitsstandards für Straße und Schiene sind insoweit einheitlich.

Wie erwähnt, gibt es auch verkehrsträgerspezifische Besonderheiten, so daß eine absolute Aussage im Sinne der Fragestellung nicht gegeben werden kann.

Wesentliche Sicherheitsfaktoren der Eisenbahn sind z. B.:

- eigener Fahrweg,
- Spurgebundenheit der Fahrzeuge,
- signalmäßig gesichertes Fahren im Raumabstand und Flankenschutz bei Zugfahrten,
- Fahren nach Fahrplan,
- Steuerung und Überwachung des Betriebsablaufs,
- Heißläuferortungsanlagen.

Wesentliche Sicherheitsfaktoren der Straße sind z. B.:

- Ausrüstung mit automatischem Blockierverhinderer,
- Ausrüstung mit einer Dauerbremsanlage,

– hinterer Schutz der Fahrzeuge,
– Vorschriften über die elektrische Ausrüstung für Beförderungseinheiten,
– Vorschriften über die besondere Schulung der Fahrzeugführer,
– Vorschriften über die Überwachung abgestellter Fahrzeuge.

8. Welche Vorschriften existieren für die Prüfung der zur Beförderung von Gefahrgütern eingesetzten Transportmittel, wer führt die Prüfungen in welchen Zeitabständen durch, und durch wen wird die Einhaltung und korrekte Durchführung der Prüfungen kontrolliert?

Ein Transportmittel für Gefahrgut in Tanks besteht auf den Verkehrsträgern Straße und Schiene aus zwei Teilen: dem fahrzeugtechnischen Teil (Eisenbahnfahrgestell bzw. Straßen-Nutzfahrzeug) und dem Gefahrguttank.

Der Gefahrguttank unterliegt auf beiden Verkehrsträgern Prüfungen, die in den Rechtsvorschriften niedergelegt sind (ADR-Übereinkommen, GGVS, RID-Regeln, GGVE). Diese Rechtsvorschriften beinhalten die Baumusterprüfung des Tanktyps sowie die erstmalige oder Bauprüfung für das Inverkehrbringen sowie die wiederkehrenden Prüfungen während des Betriebs. Die Prüffristen für die wiederkehrenden Prüfungen sind abhängig vom Tanktyp und dem Betrieb. Zu den einzelnen Prüfverfahren hat die Bundesregierung ausführlich in der Antwort zur Frage 3b) der in der Vorbemerkung genannten Kleinen Anfrage Stellung genommen.

Hinsichtlich des Basisfahrzeugs ist zu bemerken, daß die GGVS über die allgemeinen Anforderungen der StVZO hinaus sicherheitstechnische Zusatzanforderungen enthält. Die Einhaltung dieser Forderungen wird jährlich im Rahmen der Hauptuntersuchung geprüft. Schienenfahrzeuge und deren Komponenten müssen zugelassen sein. Die Betriebserlaubnis wird von der zuständigen Behörde erteilt. Die Transportmittel werden durch das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der behördlichen Überwachung nach § 8 GGVE auf Einhaltung der Gefahrgutrechtsvorschriften stichprobenweise überwacht.

9. Gibt es vor dem Hintergrund des Chemieunfalls in Schönebeck Überlegungen, Vorschriften der Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE) zu ändern?

   Wenn ja, um welche Vorschriften handelt es sich?

   Wenn nein, warum nicht?

10. Wie reagiert die Bundesregierung auf die Behandlung des Unfalls in Schönebeck durch die DB AG, und sieht sie ggf. Bedarf, die Bahn analog einem Betreiber gefährlicher Industrieanlagen zu verpflichten, betriebliche Alarm- und Gefahrenabwehrpläne aufzustellen und diese mit dem Katastrophenschutz abzustimmen?

    Hat sich am konkreten Beispiel des Unfalls in Schönebeck eine Verschlechterung der abgestimmten Gefahrenabwehr durch die Privatisierung der Bahn erwiesen?

Eisenbahnunfälle sind – sowohl bezogen auf die Verkehrsleistung als auch nach absoluten Zahlen – relativ selten. Eine Erforschung

der Unfallursachen mit statistischen Methoden ist nur selten möglich. Es ist daher die Aufgabe sowohl der Eisenbahnunternehmen selbst als auch der zuständigen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden, jeden Unfallhergang sorgfältig und gewissenhaft zu untersuchen, um Aufschlüsse über die Unfallursache zu erlangen. Es ist nicht zweckmäßig, ohne Kenntnis der Unfallursache aufwendige Sicherheits- und Vorsorgemaßnahmen zu fordern, deren Wirksamkeit mangels genauer Erkenntnisse nicht beurteilt werden kann.

Auch nach dem derzeitigen Untersuchungsstand ist die Unfallursache des Unfalls in Schönebeck noch nicht geklärt. Damit kann auch noch keine Aussage auf Konsequenzen hinsichtlich der Fortentwicklung von Vorschriften getroffen werden. Generell gilt aber der Grundsatz, daß alle Gefahrgutvorschriften ständig zu überprüfen und den aktuellen Erkenntnissen anzupassen sind.

Unabhängig von den Ermittlungen zur Unfallursache ist zum Notfallmanagement der DB AG folgendes zu bemerken: Das Notfallmanagement enthält Alarmierungspläne für die unternehmensinternen Stellen und für die Hilfeleistung durch die Feuerwehren und Rettungsdienste sowie durch das Transport-Unfall-Informations- und Hilfeleistungssystem (TUIS) der chemischen Industrie. Die Alarmierungspläne sind mit den externen Hilfsdiensten abgestimmt. Eine Verschlechterung der abgestimmten Gefahrenabwehr durch die Privatisierung der Bahn hat sich am konkreten Beispiel des Unfalls in Schönebeck nicht erwiesen.

11. Sieht die Bundesregierung Anlaß, ihre Stellungnahme zur Gesetzesinitiative des Bundesrates zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, wonach der Bund die Zuständigkeit für Brandschutz und technische Hilfsleistung im Bahnbereich übernehmen soll (Drucksache 13/4386), aufgrund der Erfahrungen in Schönebeck zu ändern bzw. zu ergänzen?

Nein.

12. Welche Transportverpflichtungen der Bahn, gestaffelt nach Substanz, Gefahrenklassifikation und Menge, sind durch die Privatisierung weggefallen?

    Welche Verschiebungen haben sich hierdurch zwischen dem Bahn- und dem Straßengüterverkehr ergeben?

13. Wie bewertet die Bundesregierung den Wegfall von Transportverpflichtungen, und sieht sie Handlungsbedarf?

    Wenn ja, welchen?

    Wenn nein, wieso besteht kein Handlungsbedarf?

Eines der Ziele der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Neuordnung des Eisenbahnwesens ist die konsequente Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben sowie die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahnen des Bundes. Zu den unternehmerischen Aufgaben des Vorstandes der Deutschen Bahn AG gehören seit Inkrafttreten der Bahnstrukturreform am 1. Januar 1994 u. a. die Gestaltung der Verkehrsangebote nach den Bedürfnissen des Marktes und die Betriebsabwicklung. Hier-

über entscheidet die Konzernleitung der DB AG als privatrechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen selbständig und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Bundesregierung nimmt in diesen Fragen keinen Einfluß.

Mit dem Eisenbahn-Neuordnungsgesetz (§ 10 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) ist – wie durch das Tarifaufhebungsgesetz für den Straßengüterverkehr und die Binnenschiffahrt – mit Wirkung vom 1. Januar 1994 die Beförderungspflicht für Güter auf der Schiene aufgehoben worden.

Die DB AG hat auch in ihrer neuen Unternehmensform ein erhebliches Interesse an der Durchführung von Gefahrguttransporten. Wesentliche Verlagerungen von Transporten von der Schiene zur Straße haben sich im Zusammenhang mit der Privatisierung der ehemaligen Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn und dem Wegfall der Beförderungspflicht im Güterverkehr nicht ergeben. Im übrigen ist es im Zuge der Umsetzung der Bahnreform anderen Eisenbahnunternehmen unbenommen, Gefahrguttransporte auf der Schiene anzubieten und zu übernehmen.

14. Hält es die Bundesregierung nicht für notwendig, daß das Eisenbahnbundesamt der privatisierten DB AG die Nutzung bestimmter Strecken in Abhängigkeit vom Gefahrenpotential des Transportes vorschreibt, auch wenn dies im Einzelfall den wirtschaftlichen Interessen der DB AG zuwiderlaufen kann?

Es liegen – auch vor dem Hintergrund des Unfalls in Schönebeck – keine Erkenntnisse vor, daß eine behördlich vorgegebene Nutzung bestimmter Strecken einen meßbaren Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit des Gefahrguttransportes auf der Schiene leisten und einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn für die Allgemeinheit und die Umwelt bringen würde. Die Bundesregierung hält daher verkehrslenkende behördliche Maßnahmen im Eisenbahnverkehr nicht für erforderlich.

15. Welche Informationspflichten und an wen bestehen, aufgeschlüsselt nach transportierten Gefahrgütern und Transportmitteln?

Die nationalen und internationalen Rechtsvorschriften zur Beförderung gefährlicher Güter enthalten detaillierte Vorschriften über die Kennzeichnung von Versandstücken und von Tankcontainern sowie von Fahrzeugen des Straßen- und Schienenverkehrs mit orangefarbenen Warntafeln und mit Gefahrzetteln. Als weitere Information ist in der Regel die Beigabe eines Unfallmerkblattes vorgeschrieben, das kurze Informationen über die Erstbekämpfung etwaiger Unfälle enthält. Die genauen Angaben über das beförderte gefährliche Gut lassen sich den Beförderungspapieren/Frachtbriefen entnehmen. Die dort vom Absender vorzunehmenden Einträge sind ebenfalls genau vorgeschrieben und bei Nichtbeachtung mit Bußgeldern zu ahnden.

Darüber hinaus bestehen bestimmte Meldepflichten für den Fall von Unregelmäßigkeiten. Im Straßen- und im Schienenverkehr sind die nächsten zuständigen Behörden unverzüglich zu benachrichtigen, wenn die beförderten gefährlichen Güter eine besondere Gefahr für andere bilden, insbesondere wenn gefährliches Gut bei Unfällen oder Unregelmäßigkeiten austritt oder austreten kann und die Gefahr nicht rasch zu beseitigen ist (§ 4 GGVE, Rn. 10 507 GGVS/ADR). Eine vergleichbare Vorschrift für den Seeverkehr findet sich in § 17 GGVSee.

16. Warum besteht entlang der Gefahrgutstrecken der Eisenbahn – im Gegensatz zur umfassenden Informationspflicht bei Industrieanlagen – keine Informationspflicht gegenüber Anliegern und Anwohnern sowie kommunalen Stellen über die vom Betrieb ausgehenden Gefahren?

17. Sollte nach Meinung der Bundesregierung in der Gefahrgutverordnung eine Informationspflicht über Gefahrguttransporte an die Landkreise vorgesehen werden, um im Katastrophenfall eine bessere und schnellere Bekämpfung von Gefahrgutunfällen vornehmen zu können?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Gefahrenexposition ist für Industrieanlagen und für den Transport unterschiedlich. Industrieanlagen sind ortsfest und ständig in Betrieb. Das Schienennetz wird demgegenüber immer nur zeitweise für den jeweiligen Transport benutzt. Eine aufwendige Vorabinformation würde nur zu einer unüberschaubaren Informationsfülle führen, die in keinem Verhältnis zu der äußerst geringen Gefährdung der Anlieger durch einen vorbeifahrenden Zug stünde. Wichtig ist die schnelle Verfügbarkeit der notwendigen Informationen im Falle eines Unfalles. Diese Informationen erfolgen – wie erwähnt – insbesondere über die Kennzeichnung, die Unfallmerkblätter, die Beförderungspapiere und die Hilfeleistungssysteme (z. B. TUIS). Hierzu hat die Bundesregierung ausführlich in der Antwort zu den Fragen 7 und 8 der in der Vorbemerkung genannten Kleinen Anfrage Stellung genommen. Diese Möglichkeiten sind einer aufwendigen Vorabinformation über Transporte überlegen, die angesichts der Vielzahl der Transporte nicht zu entsprechenden Präventivmaßnahmen der Einsatzkräfte führen würden.

18. Welche Initiativen hat die Bundesregierung in den letzten Jahren unternommen, um die Anzahl der Gefahrguttransporte zu vermindern?

    Hält die Bundesregierung ein umfassendes Konzept zur Minimierung der Gefahrguttransporte für notwendig?

Es ist nicht die Aufgabe der Bundesregierung, in Handelsbeziehungen und die damit verbundenen Transportströme einzugreifen. Ihr obliegt es vielmehr, in den nationalen und internationalen Gremien dafür zu sorgen, daß hohe Sicherheitsstandards die Sicherheit von Gefahrguttransporten gewährleisten.

19. Welche Gefahrgüter oder Gefahrgutklassen sollten nach Auffassung der Bundesregierung in der Zukunft vom Transport gänzlich ausgeschlossen werden?

    Wenn nach Auffassung der Bundesregierung kein Transportausschluß vorgenommen werden soll, warum nicht?

Einen vollständigen Ausschluß bestimmter Gefahrgüter vom Transport hält die Bundesregierung nicht für angebracht. Das Gefahrguttransportrecht kennt einige Stoffe, deren Transport grundsätzlich verboten ist. Diese Verbote führen allerdings nicht zu einem gänzlichen Beförderungsausschluß. Vielmehr werden für solche erforderlichen Transporte – z. B. über Ausnahmezulassungen – spezielle Sicherheitsvorkehrungen festgelegt, die einen sicheren Transport solcher Güter ermöglichen. Bund und Länder lassen sich bei entsprechenden Ausnahmezulassungen hinsichtlich der erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen von Sicherheitsbehörden und -organisationen beraten, die über den erforderlichen Sachverstand verfügen.

20. Welche gesetzlichen Möglichkeiten gibt es heute, den Transport bestimmter Gefahrgüter auf der Schiene vorzuschreiben?

21. Hält die Bundesregierung den Erlaß einer Regelung für sinnvoll und praktikabel, die den Transport von Gefahrgütern auf der Schiene ab einer bestimmten Entfernung ausschließlich des Vor- und Nachlaufs vorschreibt?

In Deutschland werden bestimmte besonders gefährliche Güter bislang von bestimmten Mengen an grundsätzlich auf Bahn oder Binnenschiff verwiesen (§ 7 GGVS). Diese besonders gefährlichen Güter dürfen auf der Straße

- nicht befördert werden, wenn das gefährliche Gut in einem Gleis- oder Hafenanschluß verladen und entladen werden kann, es sei denn, die Entfernung auf dem Schienen- oder Wasserweg ist mindestens doppelt so groß wie die tatsächliche Entfernung auf der Straße;
- nur zum oder vom nächstgelegenen geeigneten Bahnhof oder Hafen befördert werden, wenn das gefährliche Gut
  - in Tankcontainern oder Großcontainern verladen werden kann und die Gesamtbeförderungsstrecke mehr als 200 km beträgt und der Container auf dem größeren Teil dieser Strecke mit der Eisenbahn oder dem Schiff befördert werden kann oder
  - in Straßenfahrzeuge verladen werden soll und im Huckepackverkehr befördert werden kann, die Gesamtbeförderungsstrecke mehr als 400 km beträgt und das Straßenfahrzeug auf dem größeren Teil dieser Strecke mit der Eisenbahn befördert werden kann.

Dies gilt auch für bestimmte leicht entzündbare flüssige Stoffe (§ 7 a GGVS), allerdings nicht für Beförderungen

- in Versandstücken,
- in Tanks mit höherwertiger Technik,

– in kleineren Tanks bis 3 000 l bzw. 6 000 l (je nach Gefährlichkeit des Stoffes) auf Entfernungen bis 100 km.

Entsprechende Vorschriften bestehen in den übrigen europäischen Staaten nicht. Die Frage der Zulässigkeit der Beibehaltung der deutschen Regelung war Gegenstand eingehender Erörterungen im Rahmen der Europäischen Union. Deutschland kann – aufgrund der zum 1. Januar 1997 umzusetzenden sog. ADR-Rahmenrichtlinie 94/55/EG vom 21. November 1994 – seine Verlagerungsvorschrift auch über diesen Termin hinaus teilweise beibehalten, und zwar bezüglich

– Beförderung von massenexplosionsfähigen Gütern (Klasse 1.1),
– Beförderung von giftigen instabilen und/oder brennbaren Gasen (Klasse 2),
– sehr gefährlicher flüssiger Stoffe der übrigen Gefahrgutklassen in Tanks oder Tankcontainern mit einem Fassungsraum von mehr als 3 000 l.

Deutschland kann allerdings aufgrund des Gemeinschaftsrechts seine diesbezüglichen Vorschriften nicht erweitern.

22. Gibt es in anderen EU-Ländern weitergehende Gefahrgutvorschriften?

Um welche Regelungen handelt es sich?

Wie ist die Anwendung unterschiedlicher Gefahrgutvorschriften im Rahmen des grenzüberschreitenden Verkehrs innerhalb der EU bzw. mit Ländern außerhalb der EU geregelt?

Im Luftverkehr, im Seeschiffsverkehr und im Binnenschiffsverkehr bestehen weitestgehend harmonisierte Vorschriften. Auch im Straßen- und im Eisenbahnverkehr hat die Harmonisierung in den vergangenen Jahren erhebliche Fortschritte gemacht. Für den Bereich der Europäischen Union treten zum 1. Januar 1997 wichtige Vorschriften mit dem Ziel der Harmonisierung und der Verbesserung der Sicherheit in Kraft. Durch die sog. ADR-Rahmenrichtlinie und durch die RID-Rahmenrichtlinie werden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, für den jeweiligen innerstaatlichen Verkehr die Vorschriften des ADR-Übereinkommens und der RID-Regeln anzuwenden. Abweichungen sind nur noch in dem durch die genannten internationalen Vorschriften gesteckten Rahmen zulässig. Aufgrund dieser Richtlinien können z. B.

– Deutschland teilweise seine Vorschriften über die Verlagerung und über die Fahrwegbestimmung,
– Frankreich seine Vorschriften über die Qualitätssicherung der Unternehmen nach den Normen ISO 9001 und 9002,
– Dänemark bis 31. Dezember 1998 seine besonderen Vorschriften über den Schwerpunkt bei Tankfahrzeugen,
– Großbritannien seine besonderen Vorschriften über die Kennzeichnung von Gefahrgutfahrzeugen mit einem Sofortmaßnahmen-Code,

– die skandinavischen Staaten ihre Vorschriften über Referenztemperaturen für den Transport von Flüssiggas

aufrechterhalten.

Für den grenzüberschreitenden Verkehr mit den Staaten außerhalb der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraums gelten europaweit für den Straßenverkehr das ADR-Übereinkommen, für den Eisenbahnverkehr die RID-Regeln sowie weltweit für den Seeverkehr der im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation erarbeitete IMDG-Code und für den Luftverkehr die im Rahmen der Internationalen Zivil-Luftfahrt-Organisation erarbeiteten technischen Vorschriften.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333